Les élus et la sécurité routière

1- Rapport de l'élu vis-à-vis de la SR

2- Quelques évolutions « récentes » du code de la route

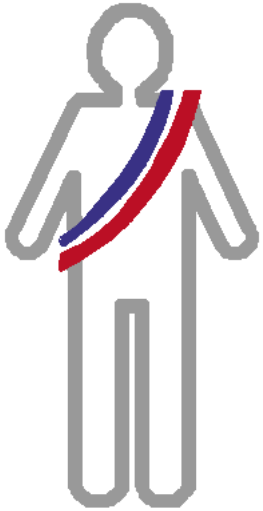
L'élu et la sécurité routière dans sa commune

La sécurité routière : un sujet concernant tout le monde

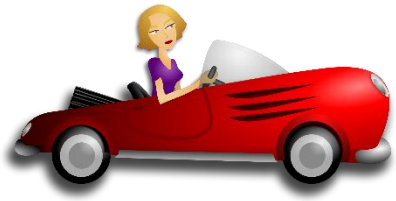
- Chacun « pratique » la route et la rue, mais il y a :
  - des usagers différents
  - des usages différents
- Chacun a un avis sur le code de la route, mais :
  - tout le monde doit le respecter
  - tout le monde n'est pas juriste ou technicien

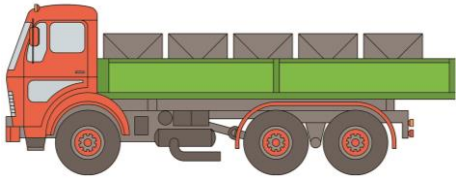
Une règle du jeu valable pour tous.
Une règle « logique », « crédible » pour être appliquée par tous.

L'ÉLU À LA PLACE DE TOUS

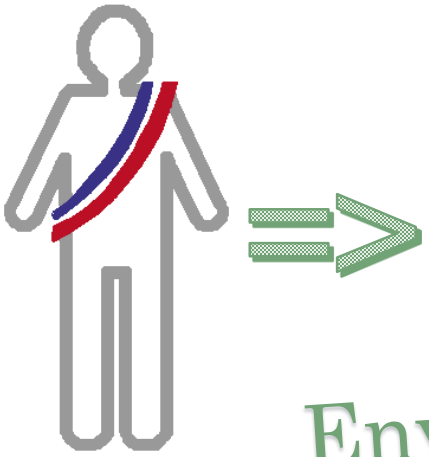


=





L'élu avec des compétences multiples



Réglementation

Infrastructure

Communication

Employeur

Environnement

…

Action sociale

Urbanisme

2 EXEMPLES CONCRETS

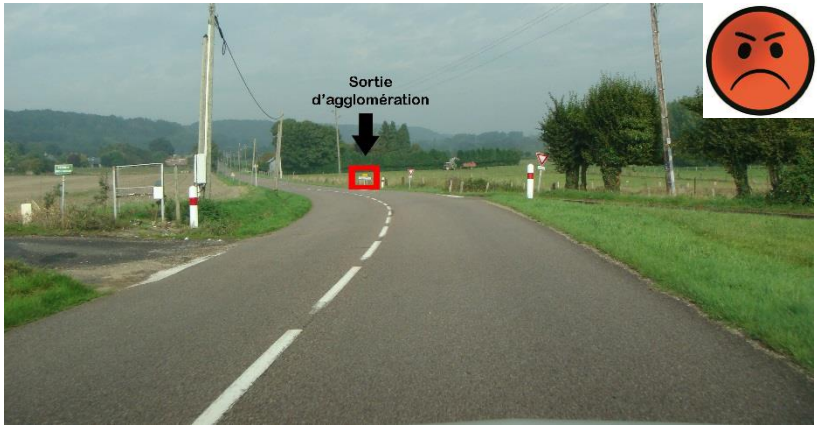
Limites d'agglomération

- Fixer des limites « routières » adaptées au bâti :
  - incidence sur les vitesses autorisées
  - 1ère impression de l'agglo par l'usager
  - peuvent évoluer dans le temps
  - règles EB10

Urbanisation

- Ne pas oublier les déplacements dans les projets :
  - exigences des habitants
  - futurs flux
  - adaptation des infras
  - …

Une entrée d'agglomération « moyennement » crédible

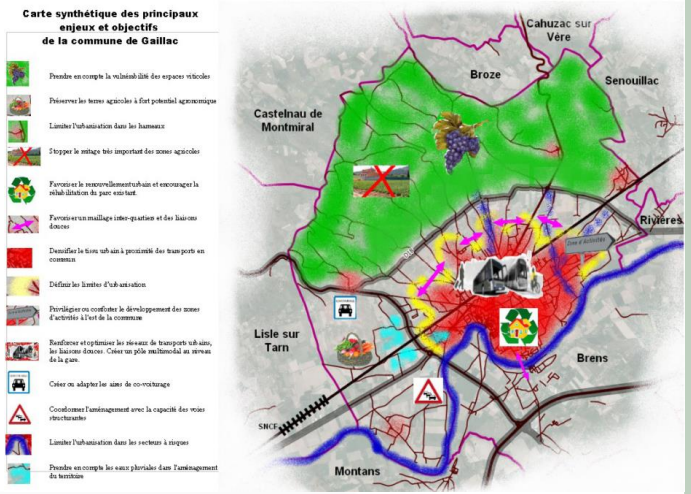


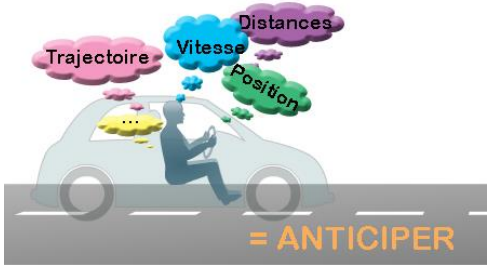
Une sortie d'agglomération qui tarde à venir

URBANISME ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Une prise en compte de la SR dans les documents d'urbanisme essentielle dès la phase d'étude des PLU(I) :

- réflexions sur les déplacements de tous les usagers et points de conflits
- penser aux liaisons modes doux
- étudier les accès et trafics générés par les zones à urbaniser
- …





Comme pour la conduite, en urbanisme il faut anticiper et ne pas aller trop vite afin d'éviter les accidents

Des panneaux nouveaux

Pour l'élu qui est aussi un usager …

Dans la pratique : utiliser une signalisation réglementaire

Utiliser les panneaux réglementaires

- Attention aux propositions des sociétés. Si doute, demander conseil.
- L'efficacité n'est pas prouvée.

- L'attention de l'usager ne doit pas se focaliser sur la signalisation.
- Ne pas «sur-signaler » un lieu par rapport à un autre lieu similaire.

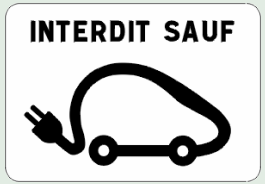
Pas de modification de signalisation

- Comment les usagers pourraient s'y retrouver ???
- Pas de contrôle possible.

Quelques exemples : Le véhicule

- Véhicule électrique
- Autopartage

Arrêté du 31 décembre 2012



M6i

Stationnement réservé aux véhicules électriques pendant la recharge

Arrêté du 21 mars 2013

C9

Station pour les véhicules avec label « autopartage »

Quelques exemples : circulation générale

- Impasses : Signalisation facultative

C13c

Impasse avec issue pour les piétons

C13d

Impasse avec issue pour les piétons et cyclistes

- Tunnels : Signalisation obligatoire si > 300 m

C111

C112

Entrée d'un tunnel :
- ½ tour interdit
- arrêt et stationnement interdit (hors emplacements d'urgence)
- allumage des feux de croisement obligatoire

Des outils pour apaiser la circulation

Pour tous les modes de déplacements

Une palette d'outils réglementaires pour apaiser la circulation

Statut de la zone ou de la voie	aire piétonne	zone de rencontre	zone 30	agglomération	section 70
Vitesse maximale	Au pas pour tous les véhicules	limitée à 20 km/h	limitée à 30 km/h	limitée à 50 km/h	section limitée à 70 km/h
Equilibre vie locale fonction circulatoire					

Une palette d'outils réglementaires enrichie pour apaiser la circulation

- L'introduction de la zone de rencontre

Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008

- La redéfinition des règles relatives à l'aire piétonne et à la zone 30

Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008

Mise en conformité des aires piétonnes existantes

- **Ce qui ne change pas : la forme des panneaux**
- **Ce qui change : leur signification**
- Deviennent des panneaux zonaux : intègrent des prescriptions sur toute la zone
- Pas besoin d'ajouter de signalisation de prescriptions supplémentaires

Certu

Mise en conformité des aires piétonnes existantes

- **Priorité au piéton**
- **Limitation de vitesse à l'allure du pas** pour tous véhicules : 6 km/h
- **Stationnement interdit** aux véhicules motorisés
- **Vélos autorisés** sauf indication contraire
- **Interdiction de circuler** aux véhicules non liés à la desserte de la zone

Possibles requalifications d'aires piétonnes en zones de rencontre

La zone de rencontre

- **Située en agglomération**, elle prévoit une cohabitation apaisée entre les piétons et les véhicules (automobiles, vélos…) dans un même espace.

rues trop étroites pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité.

rues commerçantes où l'on cherche à concilier fréquentation piétonne et circulation des véhicules

dans les quartiers historiques, permet de maintenir une desserte automobile et des possibilités de stationnement tout en privilégiant la déambulation du piéton.

La zone de rencontre

- **Mode d'emploi :**
- Les piétons peuvent circuler sur la chaussée et ont la priorité sur tous les véhicules à l'exception du tramway.
- Tous les véhicules peuvent y circuler, mais sans excéder la vitesse de 20 km/h.
- Toutes les chaussées, sauf exception, sont à double sens pour les cyclistes.
- Stationnement uniquement sur espaces aménagés

La zone 30

Ce n'est pas qu'un panneau :

- S'assurer de la cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse => observations *in situ*
- Si vitesses > 30 km/h :
  - Changer les pratiques (communication, contrôles)
  - Compléter l'aménagement
  - Revenir sur la catégorisation de la zone
- Généralisation des double-sens cyclables

La zone 30

Dans bien des cas, les caractéristiques propres de la rue et son environnement incitent à rouler à moins de 30 km/h

La plupart des voies de quartier ont vocation à être affectées en zones 30 sans aménagement lourd.

Des outils de valorisation des déplacements actifs

Les piétons

Le principe de respect et de prudence, un acquis essentiel pour les usagers vulnérables

- Protéger d'abord les usagers les plus vulnérables avant ceux possédant une protection physique efficace

Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008

- Des usages du trottoir clarifiés au bénéfice du piéton

Décret n°2010-1319 du 12 novembre 2010

- La priorité au piéton manifestant son intention de traverser régulièrement

Décret n°2010-1319 du 12 novembre 2010

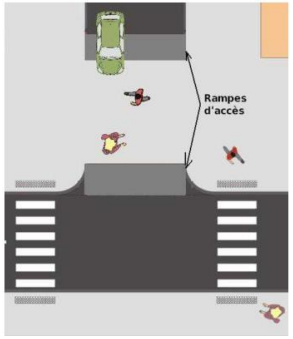
- La signalisation de repérage pour les piétons

Arrêté du 6 décembre 2011 : assise réglementaire à la signalisation directionnelle pour les piétons

Le trottoir traversant

Définition :

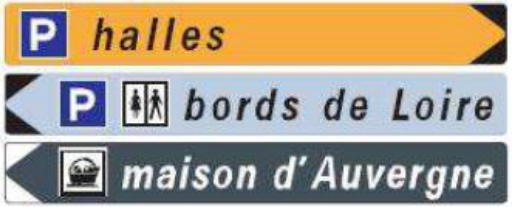
- Prolongement du trottoir qui interrompt la chaussée d'une rue au niveau d'une intersection.
- Donne au piéton une vraie continuité de cheminement et un confort de déplacement.

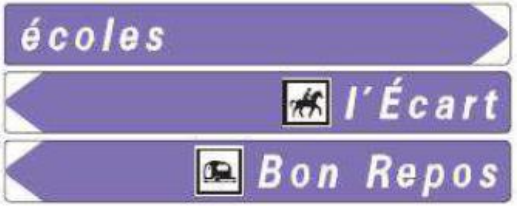


Bien adapté aux entrées de zones 30 ou de rencontre

Signalisation directionnelle piéton

Le principe d'un signalisation directionnelle piéton intègre l'instruction interministérielle sur la signalisation routière





- sur la voirie urbaine
- distincte de celle à destination des usagers sur chaussée

Des outils de valorisation des déplacements actifs

La voie verte

Un outil de valorisation des modes de déplacements actifs : la voie verte

C'est une **route** exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers

En ville

ajout d'un panonceau pour en autoriser l'accès aux cavaliers

A la campagne

Des outils de valorisation des déplacements actifs

Les cyclistes

Le principe de respect et de prudence, un acquis essentiel pour les usagers vulnérables

- La généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre

Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008

- Le cédez-le-passage cycliste au feu rouge

Décret n°2010-1319 du 12 novembre 2010
Arrêté du 12 janvier 2012 pour les panonceaux et feux

- La signalisation d'identification et repérage d'itinéraire cyclable

Arrêté du 6 décembre 2011

Les double-sens cyclables

C'est une rue à double sens «dont un est réservé aux cyclistes »

- **Avantageux pour les cyclistes car :**
  - Continuité d'itinéraire
  - Raccourci
  - Sécurité et confort
  - Évite les comportements illicites

Sur cette chaussée étroite, pictogrammes et flèches indiquent le sens de circulation des cycles et informe les autres usagers

Entrée du double-sens cyclable

Présence de cyclistes dans le sens contraire à la circulation générale pour les usagers sur la voie suivie (1) ou sur la voie sécante (2)

1

2

Les double-sens cyclables

- Où : En agglomération
- dans les zones de rencontre et les zones 30.
- peut être développé dans les rue à vitesse de 50km/h pratiquée.

- Les cyclo n'y sont pas autorisés.

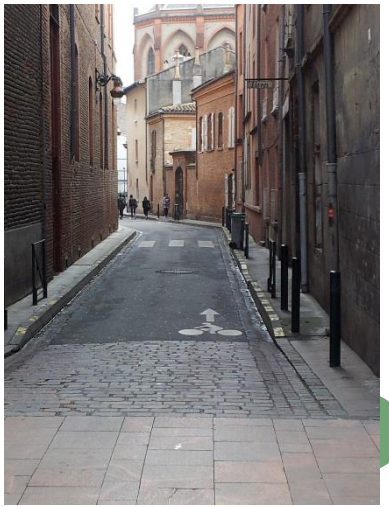
Au dessus, en zone 30
Au dessous, voie à 50 km/h

Les double-sens cyclables

- Étudier au cas par cas la mise en double sens cyclable.

- Des espaces contraints ne sont pas forcément rédhibitoires.

  par ex : sections courtes, faible trafic, sur-largeurs ponctuelles, interruption de stationnement,…



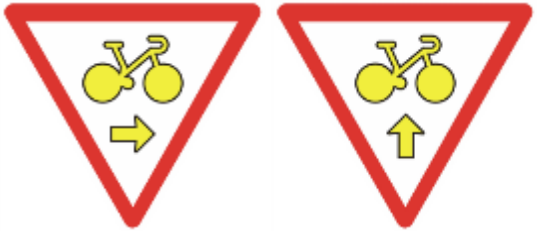
Les double-sens cyclables

Le cédez-le-passage des cyclistes aux feux rouges

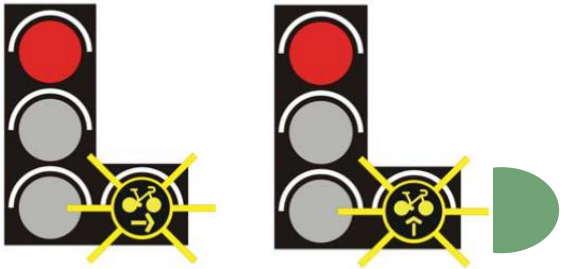
Article R 415-15 du code de la route :

« *Aux intersections, l'autorité investie du pouvoir de police, peut décider de mettre en place sur les* ***voies équipées de feux de signalisation****, une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante ; […] »*

Il peut s'agir de tourne à droite mais aussi de mouvement direct dans certaines conditions

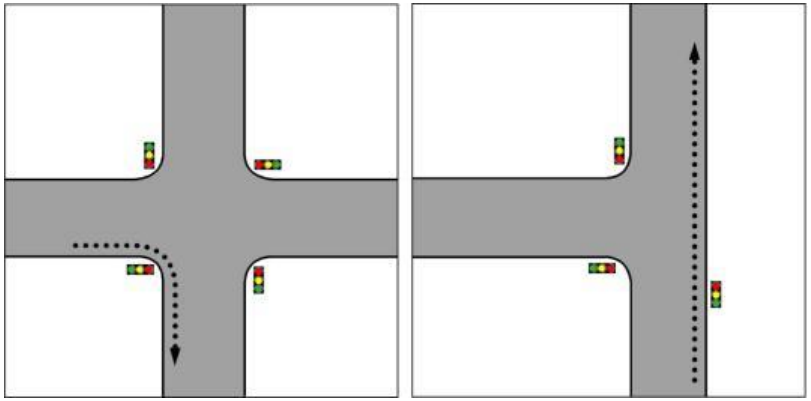


ou



Le cédez-le-passage des cyclistes aux feux rouges

- Configurations et critères
  - Circulation : nature, volume, vitesse
  - Géométrie
  - Visibilité
  - Aménagements cyclables
  - Nature des voies

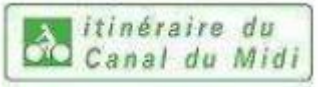


Il peut s'agir de tourne à droite mais aussi de mouvement direct dans certaines conditions

Signalisation des itinéraires cyclables

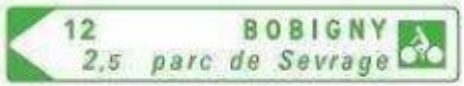
Fournir aux cyclistes des indications pour le choix d'un itinéraire avec de bonnes conditions de sécurité et confort.

Dv21c
exemple



Dv12 - exemple

Dv11



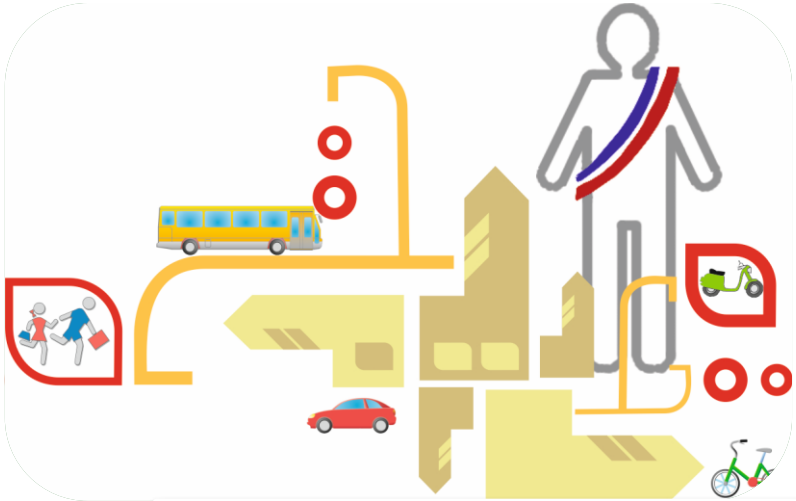
Dv21a
exemple

Dv42a
exemple

Pour guider les cyclistes mêlés à la circulation générale vers les itinéraires les plus adaptés.

Conclusion

Conclusion : des actions aux conséquences pour tous



Exemples :

- Des règles « acceptables » pour être acceptées et pratiquées par tous.
- Des projets qui visent le long terme.

Avant d'agir :

- prendre en compte tous les paramètres
- penser « territoire »

⇒ Prendre de la hauteur pour mieux décider

⇒ Ne pas agir seul

Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Bérengère VARIN
DITM/GSR
Direction territoriale Normandie-Centre
10 chemin de la poudrière - CS 90245 - F-76121 Le Grand-Quevilly Cedex - Tél : +33 (0)2 35 68 81 00